



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Pomorze Zachodnie

Unia Europejska
Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne



Lista odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania dotyczące konkursu w ramach Działania 2.1 *Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu*

- 1. Czy istnieje możliwość współfinansowania projektu polegającego na budowie centrum przesiadkowego składającego się z parkingu, wypożyczalni rowerów oraz pętli i miejsca przesiadkowego dla PKS i prywatnych busów w gminie w której nie funkcjonuje transport publiczny?**

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* oraz regulaminu konkursu celem szczegółowym przedmiotowego Działania jest ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską. Dlatego też wsparcie ukierunkowane zostało na działania usprawniające komunikację publiczną, tj. zmniejszenie zatorów czy wprowadzenie ułatwień w zakresie korzystania z transportu miejskiego. Jednym z dwóch możliwych do realizacji w przedmiotowym konkursie typów projektu jest Typ 1 *Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast*.

Planowane do realizacji w ramach przedmiotowego typu przedsięwzięcie musi m.in. znajdować się na obszarach miejskich bądź obszarach funkcjonalnych miast. Realizacja projektu może odbywać się na terenie wiejskim i polegać np. na połączeniu danej miejscowości z centrum przesiadkowym znajdującym się na obrzeżach miasta. Warunkiem koniecznym jest jednak, by projekt taki stanowił element transportu miejskiego lub miał na celu zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na publiczny lub indywidualny rowerowy jako środka dojazdu do centrum przesiadkowego bądź miejsca pracy/szkoły.

Przedsięwzięcie planowane do realizacji w gminie, w której brak jest systemu transportu miejskiego, nie kwalifikuje się do objęcia wsparciem w ramach ww. konkursu.

- 2. Czy w ramach ogłoszonego konkursu istnieje możliwość:**
- a) współfinansowania projektu polegającego na modernizacji przystanków komunikacji zbiorowej na terenie miasta?**
 - b) połączenia realizacji dwóch typów projektów (typ 1 i typ 2) oraz współfinansowania inwestycji polegającej na zakupie taboru komunikacji miejskiej wraz z budową/modernizacją przystanków autobusowych?**
 - c) współfinansowania projektu polegającego na budowie centrum przesiadkowego wraz z modernizacją przystanków komunikacji zbiorowej znajdujących się w pobliżu planowanego centrum przesiadkowego oraz na terenie miasta?**

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* oraz regulaminu konkursu możliwa jest realizacja projektu łączącego dwa typy projektów:

- Typ 1 *Budowa, przebudowa obiektów/systemów infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast*
- Typ 2 *Zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego*.

Należy mieć na uwadze, iż zakupu taboru można dokonać w ramach Typu 2, natomiast budowa centrum przesiadkowego wraz z budową/modernizacją przystanków autobusowych w jego pobliżu oraz na terenie miasta możliwa jest w ramach Typu 1, jednakże przy spełnieniu szeregu warunków, które musi spełniać inwestycja, by zakwalifikować się do wsparcia.

Przede wszystkim modernizacja przystanków autobusowych nie może być jedynym przedmiotem projektu ani celem samym w sobie. Musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

Ponadto działania inwestycyjne objęte projektem muszą być powiązane z działaniami „miękkimi” zachęcającymi mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego jako podstawowego środka przemieszczania się w obrębie aglomeracji. Takie działania powinny być wskazane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej i mogą nimi być np.: polityka parkingowa, priorytetyzacja ruchu pieszego i rowerowego, ograniczenia w ruchu samochodowym w centrach miast.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż wszystkie planowane do realizacji przedsięwzięcia w ramach przedmiotowego konkursu będą musiały spełniać kryteria z zakresu:

- szerszego wykorzystania transportu publicznego i niemotoryzowanego,
- ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych,
- integracji gałęzi transportowych,
- ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zatłoczenia i hałasu,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Czy możliwe jest współfinansowanie projektu polegającego na budowie ścieżki rowerowej prowadzącej do centrum przesiadkowego, przy czym planowana ścieżka oraz centrum znajdować się będą na terenie gminy wiejskiej?

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 (SOOP)* oraz regulaminu konkursu celem szczegółowym przedmiotowego Działania jest ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską. Dlatego też wsparcie ukierunkowane zostało na działania usprawniające komunikację publiczną, tj. zmniejszenie zatorów, wprowadzenie ułatwień w zakresie korzystania z transportu miejskiego. Jednym z dwóch możliwych do realizacji w przedmiotowym konkursie typów projektu jest Typ 1 *Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast*.

Planowane do realizacji w ramach przedmiotowego typu przedsięwzięcie musi m.in. znajdować się na obszarach miejskich bądź obszarach funkcjonalnych miast. Realizacja projektu może odbywać się na terenie wiejskim i polegać np. na połączeniu danej miejscowości z centrum przesiadkowym znajdującym się na obrzeżach miasta. Warunkiem koniecznym jest jednak, by projekt taki stanowił element transportu miejskiego lub miał na celu zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na publiczny lub indywidualny rowerowy jako środka dojazdu do centrum przesiadkowego bądź miejsca pracy/szkoły.

Przedsięwzięcie planowane do realizacji w gminie wiejskiej, w której brak jest systemu transportu miejskiego, a centrum przesiadkowe nie znajduje się na obrzeżach miasta nie kwalifikuje się do objęcia wsparciem w ramach przedmiotowego konkursu.

4. Czy w ramach Działania 2.1 kwalifikowalne będzie przedsięwzięcie polegające na zakupie 2 szt. autobusów i budowie myjni dla autobusów, w którym szacunkowe koszty budowy myjni stanowią większą część kosztów projektu, a powstała infrastruktura (myjnia) będzie służyć całemu taborowi posiadanemu przez Zakład Komunikacji Miejskiej?

Zgodnie z zapisami regulaminu konkursu w Typie 2 przewiduje się zakup lub modernizację niskoemisyjnego taboru miejskiego. Dodatkowo w ramach przedmiotowego typu możliwe są wydatki niezbędne do realizacji projektu przyjmujące formę budowy infrastruktury jak np. budowa stacji ładujących, zajezdni lub przebudowy istniejącej infrastruktury w celu dostosowania jej do zakupionych/zmodernizowanych pojazdów. Zapisy regulaminu nie określają proporcji w jakiej powinny się kształtować koszty realizacji poszczególnych części projektu.

Budowa/przebudowa ww. infrastruktury stanowić może jedynie element projektu polegającego na zakupie bądź modernizacji taboru, dlatego też przedsięwzięcie w którym zaplanowano wyłącznie budowę myjni nie kwalifikuje się do dofinansowania w ramach ogłoszonego konkursu.

Mając na uwadze powyższe, projekt obejmujący zakup autobusów i budowę myjni kwalifikuje się do objęcia wsparciem w ramach przedmiotowego konkursu, a powstała w ramach jego realizacji infrastruktura (myjnia) będzie mogła służyć całemu taborowi posiadanemu przez wnioskodawcę. Jednocześnie należy pamiętać, że myjnia powinna być wykorzystywana przez zakład co do zasady do użytku własnego, jako że w ramach ww. konkursu dofinansowaniu będą podlegały projekty nieobjęte pomocą publiczną.

5. Jakie załączniki z grupy 3 i 4 należy dołączyć obligatoryjnie na etapie składania wniosku o dofinansowanie w przypadku:

- a) projektu realizowanego w formule „zaprojektuj i wybuduj”?
- b) projektu polegającego na zakupie taboru transportu miejskiego?

Zgodnie z zapisami regulaminu konkursu w przypadku projektu realizowanego w formule „zaprojektuj i wybuduj” załączniki z grupy 3 i 4 należy złożyć nie później niż w ciągu 12 miesięcy od dnia podpisania umowy o dofinansowanie. W związku z powyższym we wniosku o dofinansowanie

wnioskodawca będzie miał obowiązek wypełnić sekcję H.11 *Zobowiązanie wnioskodawcy do złożenia załączników obowiązkowych możliwych do uzupełnienia w terminie późniejszym*.

Z kolei w odniesieniu do projektu polegającego jedynie na zakupie taboru transportu miejskiego – z uwagi na jego niestacjonarny charakter - żaden z załączników, o których mowa powyżej, nie będzie go dotyczył.

Dodatkowo kompletując dokumenty dotyczące oddziaływania projektu na środowisko (załączniki nr 3 i 4) należy posługiwać się *Zasadami dla Wnioskodawców Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014–2020 Ocena oddziaływania na środowisko*, które stanowią załącznik nr 5 do regulaminu przedmiotowego konkursu.

6. Czy w ramach konkursu możliwa jest realizacja przedsięwzięcia polegającego na modernizacji pętli autobusowej, w ramach której przewiduje się m. in. przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego, budowę peronu wraz z zadaszeniem dla osób przesiadających się z autobusu jednej linii na autobus drugiej linii, peronu dla osób wysiadających (przystanek końcowy), infrastruktury towarzyszącej?

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* oraz regulaminu konkursu planowane przedsięwzięcie kwalifikują się do objęcia wsparciem w ramach projektów Typu 1 tj. *Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast*, jednakże przy spełnieniu szeregu warunków wykazanych w przedmiotowym regulaminie.

Przede wszystkim modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie może być celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

Ponadto działania inwestycyjne muszą być powiązane z działaniami „miękkimi” zachęcającymi mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego jako podstawowego środka przemieszczania się w obrębie aglomeracji. Takimi działaniami może być polityka parkingowa, priorytetyzacja ruchu pieszego i rowerowego, ograniczenia w ruchu samochodowym w centrach miast. Projekty takie powinny być wskazane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej.

Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż wszystkie planowane do realizacji przedsięwzięcia w ramach przedmiotowego konkursu będą musiały spełniać kryteria z zakresu:

- szerszego wykorzystania transportu publicznego i niezmotoryzowanego,
- ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych,
- integracji gałęzi transportowych,
- ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zatłoczenia i hałasu,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

lub być elementem kompleksowego/zintegrowanego projektu, który spełnia powyższe kryteria.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż zgodnie z zapisami regulaminu konkursu zakres interwencji w infrastrukturę drogową transportu publicznego może obejmować:

- a. elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu jak np. buspasy, przebudowę skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu, np. pasy skrętu dla autobusów itp. W przypadku realizacji projektów składających się z ww. elementów, wydatki te nie będą objęte limitem mniejszości.
- b. infrastrukturę drogową nienadającą priorytetu transportowi publicznemu z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia dla nadania takiego priorytetu, ale poprawiającą jakość funkcjonowania systemu miejskiego transportu publicznego np. odcinki dróg zapewniające dostęp do miejskich centrów przesiadkowych, pętli autobusowych. Koszty te będą mogły stanowić jedynie element projektu obejmujący mniejszość (tj. maksymalnie 49,99%) wydatków kwalifikowalnych całego przedsięwzięcia.

7. Czy na dzień złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy wnioskodawca musi wykazać posiadanie prawa do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu?

Zgodnie z zapisami regulaminu konkursu wnioskodawca, co do zasady, na dzień złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy powinien posiadać prawo do dysponowania nieruchomością na cele realizacji. W sytuacji kiedy na dzień złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy wnioskodawca nie posiada prawa do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu

(z zastrzeżeniem projektów realizowanych w formule „zaprojektuj i wybuduj”) zobowiązany będzie potwierdzić ww. prawo najpóźniej w dniu rozpoczęcia prac poprzez zaktualizowanie odpowiedniej sekcji we wniosku o dofinansowanie.

8. Czy kwalifikowalne jest przedsięwzięcie polegające na zakupie taboru autobusowego wraz z oprogramowaniem do zarządzania przedsiębiorstwem przewozowym?

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* oraz regulaminu konkursu możliwa jest realizacja dwóch typów projektów:

- Typ 1 - *Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast,*
- Typ 2 - *Zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego.*

W ramach typu 2 przewiduje się wsparcie projektów polegających na zakupie taboru, w ramach którego priorytetowo traktowany jest zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych.

W ramach typu 1 przewiduje się wsparcie projektów polegających m.in. na tworzeniu inteligentnych systemów transportu (ITS). Przez ITS rozumieć należy technologie informacyjne i komunikacyjne stosowane w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Ponadto w przypadku ubiegania się o dofinansowanie inteligentnego systemu transportu wnioskodawca powinien wybrać we wniosku o dofinansowanie wskaźnik produktu pn.: *Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych*. Zaznaczyć jednocześnie należy, że powyższy wskaźnik musi być monitorowany wraz ze wskaźnikiem powiązany pn.: *Długość dróg, na których zainstalowano inteligentne systemy transportowe*.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że aby planowane przedsięwzięcie kwalifikowało się do wsparcia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 musi spełniać wszystkie warunki określone w regulaminie konkursu.

9. Czy w przypadku gdy okres obowiązywania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej z jednostką samorządu terytorialnego przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, kończy się w okresie trwałości projektu, koniecznym jest dostarczenie przez spółkę komunalną innych dokumentów?

Zgodnie z zapisami regulaminu konkursu do jednej z kategorii podmiotów uprawnionych do ubiegania się o dofinansowanie należą przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu zbiorowego. Na podstawie zaś Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym świadczenie ww. usług może być realizowane przez organizatora m.in. przy pomocy wybranego operatora będącego spółką komunalną na podstawie zawartej pomiędzy nimi umowy. Jej zakres oraz treść powinny być zgodne z art. 4 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315/1 z 3.12.2007) oraz wyżej cytowaną ustawą.

Jednocześnie należy pamiętać, iż wybór spółki komunalnej do świadczenia usług publicznych na terenie macierzystej jednostki samorządu terytorialnego nie wymaga przeprowadzenia procedury konkurencyjnej, o ile posiada ona charakter podmiotu wewnętrznego, tj.: w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 spółki, której kapitał zakładowy w 100% należy do jednostki bądź jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z zapisami regulaminu konkursu umowa o świadczenie usług stanowi załącznik nr 5.13 do wniosku o dofinansowanie. Dodatkowo wraz z umową o świadczenie usług publicznych należy dostarczyć pozostałe dokumenty niezbędne dla danego typu operatora, wskazane w załączniku nr 5.16 do wniosku dofinansowanie.

W kontekście przywołanych zapisów w przypadku ubiegania się przez spółkę komunalną o dofinansowanie w ramach ogłoszonego konkursu nie ma obowiązku przedkładania harmonogramu prac związanych z zawarciem kolejnej umowy, natomiast wraz z dokumentacją aplikacyjną należy dostarczyć obecnie obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych, która podlegać będzie weryfikacji podczas oceny projektu.

10. Czy w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej oraz Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej projekt musi być wpisany z nazwy takiej samej lub podobnej do tytułu wniosku o dofinansowanie, czy wystarczającym jest by wynikał z treści ww. dokumentów?

Działania planowane do realizacji w ramach przedmiotowego konkursu muszą wynikać z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, natomiast nie ma konieczności aby były w nich wymienione dokładnie poszczególne przedsięwzięcia. Zgodnie bowiem z regulaminem ww. dokumenty powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii, jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy), oszczędzanie energii w codziennym życiu mieszkańców województwa. W przypadku ujęcia zagadnień niskoemisyjności w strategii miejskiej, muszą one zawierać wszelkie niezbędne elementy odnoszące się do gospodarki niskoemisyjnej.

11. Do jakiej kategorii, zgodnie z zapisami regulaminu konkursu, należy przypisać wydatki w projekcie polegającym na budowie/przebudowie dróg rowerowych/ścieżek rowerowych, w którym nie przewiduje się inwestycji w infrastrukturę drogową nadającą priorytet transportowi publicznemu?

W przypadku przedsięwzięcia polegającego na budowie dróg rowerowych, wydatki te w ramach projektu należy zaliczyć do kategorii wydatków kwalifikowalnych wskazanych w pkt 5 podrozdziału 3.5 regulaminu konkursu, tj. *Wydatki związane z zakupem robót i materiałów budowlanych oraz inne usługi z nimi związane.*

12. Jak należy rozumieć konieczność dołączenia do wniosku o dofinansowanie wyciągu z dokumentacji technicznej oraz czy możliwym jest dołączenie wyciągu z dokumentacji, która jeszcze nie jest ostatecznie ukończona?

Załącznik nr 5.1. *Wyciąg z dokumentacji technicznej* dostarczany jest wyłącznie na żądanie IZ RPO WZ, która w wezwaniu dokładnie określi jego zakres. Powyższe oznacza, że Wnioskodawca nie jest zobligowany do dostarczenia wyciągu z dokumentacji technicznej z własnej inicjatywy. Jednakże ww. załącznik może okazać się istotnym w procesie oceny wniosku przy weryfikacji rzeczowego zakresu robót. W związku z powyższym również na żądanie IZ RPO WZ Wnioskodawca może zostać zobowiązany w ramach ww. załącznika do dostarczenia pełnej dokumentacji technicznej projektu, co oznacza, że musi być ona ostatecznie ukończona.

13. Jaka jest definicja obiektu „Bike & Ride”?

W ww. konkursie w ramach typu 1 dofinansowaniu mogą podlegać projekty polegające m.in. na budowie i modernizacji dróg dla rowerów i ciągów komunikacji miejskiej, które będą łączyć poszczególne dzielnice miast z centrami przesiadkowymi, a także które będą alternatywną trasą dojazdu do centrów miast dla transportu indywidualnego oraz budowie obiektów typu „Bike&Ride”.

Obiektem „Bike&Ride” jest parking przeznaczony do pozostawiania roweru w celu skorzystania w dalszej podróży z transportu zbiorowego. Należy mieć na uwadze, że w przypadku realizacji projektu polegającego na budowie tego typu parkingu należy wybrać odpowiedni wskaźnik produktu, tj.: *Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”* oraz monitorować go ze wskaźnikiem powiązany, tj.: *Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”*.

14. Jak należy definiować pojęcie „Centrum przesiadkowego”?

Użyte w regulaminie pojęcie „centrum przesiadkowe” oraz w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym „zintegrowany węzeł przesiadkowy” należy traktować jako równoważne. Zapisy art. 4 ust.1 pkt 27 wyżej cytowanej ustawy definiują „zintegrowany węzeł przesiadkowy” jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

15. Czy w ramach typu 1 możliwe jest ubieganie się o dofinansowanie dla projektów polegających na budowie/przebudowie tras rowerowych, w których nie będzie przewidzianych robót polegających na stworzeniu infrastruktury drogowej nadającej priorytet transportowi publicznemu?

W ramach Typu 1 przewidziano dofinansowanie projektów polegających na budowie i modernizacji dróg dla rowerów i ciągów komunikacji miejskiej, które będą łączyć poszczególne dzielnice miast z centrami przesiadkowymi, a także które będą alternatywną trasą dojazdową do centrów miast dla transportu indywidualnego. Planowana inwestycja polegająca na budowie i modernizacji tras rowerowych możliwa jest do realizacji w ramach przedmiotowego konkursu, pod warunkiem, że spełni wszystkie założenia wskazane w regulaminie. Nie jest natomiast warunkiem koniecznym, by w jej ramach powstawały równocześnie elementy drogowe przeznaczone wyłącznie dla transportu publicznego lub nadające priorytet transportowi publicznemu jak. np. buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego. Ponadto zakres projektu nie musi obejmować również robót polegających na stworzeniu infrastruktury drogowej nienadającej priorytetu transportowi publicznemu. Tym samym wydatki związane z budową i modernizacją tras rowerowych należy przypisać do kategorii wydatków związanych z zakupem robót i materiałów budowlanych oraz innych usług z nimi związanych.

16. W jaki sposób należy określić/z badać czy projekt spełnia kryteria z zakresu:

- szerszego wykorzystania transportu publicznego i niezmotoryzowanego,
- ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych,
- integracji gałęzi transportowych,
- ograniczenia emisji zanieczyszczeń,
- zatłoczenia i hałasu,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jest elementem kompleksowego/zintegrowanego projektu, który spełnia powyższe kryteria?

Aby projekt mógł otrzymać dofinansowanie musi spełniać przedmiotowe kryteria. Weryfikacja przez IZ RPO WZ zgodności projektu z wymienionymi kryteriami dokonywana jest na etapie oceny wniosku o dofinansowanie. W związku z tym to na Wnioskodawcy ciąży obowiązek udowodnienia ich spełnienia poprzez zamieszczenie szczegółowych opisów we wniosku o dofinansowanie oraz studium wykonalności.

17. Czy planowane projekty oraz związane z nimi działania „miękkie” muszą być wskazane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub Planie Gospodarki Niskoemisyjnej?

Aby projekt mógł otrzymać dofinansowanie, działania inwestycyjne muszą być powiązane z działaniami „miękkimi” zachęcającymi mieszkańców danego obszaru do wyboru transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego, jako podstawowego środka przemieszczania się w obrębie aglomeracji. Planowana inwestycja musi realizować priorytety wynikające z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie musi być jednak wskazana w nich wprost, tj. np. z tytułu. Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż wsparcie będzie możliwe dla działań podejmowanych na obszarach, dla których stworzono ww. dokumenty strategiczne.

18. Interpretacja terminu zakończenia realizacji projektu.

Aby projekt mógł otrzymać dofinansowanie, musi zakończyć się w terminie do 31.12.2018 r. Zgodnie z definicją wskazaną w Regulaminie konkursu przez zakończenie realizacji projektu *należy rozumieć datę podpisania ostatniego protokołu potwierdzającego bezusterkowy odbiór lub datę później uzyskanego/wystawionego dokumentu (w szczególności ostatecznego pozwolenia na użytkowanie/dokumentu stwierdzającego brak sprzeciwu wobec przystąpienia do użytkowania, dokumentu OT i innych równoważnych dokumentów) w ramach realizowanego projektu lub datę poniesienia ostatniego wydatku w ramach projektu, w zależności od tego co nastąpiło później.* W przeciwnym razie kryterium pn. *Poprawność okresu realizacji* nie zostanie spełnione.

19. Czy można ubiegać się o dofinansowanie projektu polegającego na wyznaczeniu ścieżki rowerowej w ramach istniejących dróg?

Realizacja projektu polegającego jedynie na wyznaczeniu ścieżek rowerowych w ramach istniejących dróg możliwa jest do realizacji w ramach Typu 1 *Budowa, przebudowa obiektów/systemów infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu*

ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast, jednakże przy spełnieniu szeregu warunków wykazywanych w regulaminie konkursu, które musi spełnić inwestycja, by zakwalifikować się do wsparcia.

20. Czy istnieje możliwość budowy drogi rowerowej poza miastem, biegnącej z obszaru wiejskiego bezpośrednio do strefy przemysłowej bez stworzenia centrum przesiadkowego?

Istnieje możliwość dofinansowania projektu realizującego założenia transportu miejskiego polegającego na budowie drogi rowerowej o długości nieprzekraczającej 10 km prowadzącej z obszaru wiejskiego do strefy przemysłowej, przy czym nie ma konieczności, by inwestycja ta obejmowała swym zakresem utworzenie centrum przesiadkowego.

21. Czy istnieje możliwość rozliczenia w ramach realizowanego projektu kosztów czasowego zmniejszenia opłat związanych z podróżą linia autobusową?

Aby wydatek mógł być uznany za kwalifikowalny musi m.in. zostać faktycznie poniesiony w okresie kwalifikowalności wydatków wskazanym we wniosku o dofinansowanie. Katalog wydatków kwalifikowalnych jest katalogiem zamkniętym. Wszelkie wydatki planowane w ramach projektu, które nie mieszczą się w powyższym katalogu, stanowią wydatki niekwalifikowalne. Koszty stanowiące utracone korzyści ze sprzedaży biletów, nie mogą zostać uznane za kwalifikowalne, w związku z czym nie mogą zostać rozliczone w ramach projektu.

22. Czy zakończenie realizacji jednego z zadań projektu przed datą złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy powoduje uznanie wydatków poniesionych w jego ramach za niekwalifikowalne?

Zgodnie z regulaminem konkursu dla Działania 2.1 *Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu*, aby projekt mógł otrzymać wsparcie nie może być fizycznie ukończony (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni zrealizowany (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem do IZ RPO WZ pisemnego wniosku o przyznanie pomocy, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez wnioskodawcę/beneficjenta dokonane. Projekt, dla którego przed dniem złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy nastąpił ostateczny odbiór robót, dostaw lub usług uznaje się za ukończony/zrealizowany. Zrealizowanie jednego z zadań projektu przed datą złożenia pisemnego wniosku o przyznanie pomocy nie oznacza, iż projekt został ukończony/zrealizowany. Tym samym wydatki poniesione w ramach już zrealizowanego zadania mogą zostać uznane za kwalifikowalne pod warunkiem, że będą się mieścić w katalogu oraz spełnią warunki kwalifikowalności wskazane w rozdziale 3 regulaminu.

23. Jak należy wypełnić streszczenie Studium Wykonalności?

Studium wykonalności należy przygotować zgodnie z *Instrukcją przygotowania studium dla projektów inwestycyjnych ubiegających się o wsparcie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WZ 2014-2020*, stanowiącą załącznik do regulaminu konkursu. Tak jak wskazano w przedmiotowym dokumencie, SW powinno również zawierać streszczenie. W streszczeniu tym należy umieścić skrótowy przegląd kluczowych informacji o projekcie, który powinien umożliwić zidentyfikowanie projektu, jego założeń i podstaw.

24. Czy wydatek związany z dostawą i montażem stacji wypożyczalni roweru miejskiego należy do grupy wydatków określonych, jako "Nabycie i/lub wytworzenie środków trwałych"?

Wydatek związany z dostawą i montażem stacji wypożyczalni roweru miejskiego może zostać zakwalifikowany do grupy wydatków *Nabycie i/lub wytworzenie środków trwałych*, o ile wynika to z założeń projektu oraz przyjętej przez wnioskodawcę koncepcji realizacji inwestycji. Dodatkowo, aby wydatek został uznany za kwalifikowalny musi spełnić szereg warunków opisanych w rozdziale 3.5 regulaminu konkursu.

25. W jaki sposób należy wypełnić sekcję H wniosku aplikacyjnego w przypadku projektu niestacjonarnego?

Zgodnie z zapisami dokumentu pn.: *Wzór wniosku o dofinansowanie projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa*

Zachodniopomorskiego 2014 – 2020 wraz z instrukcją wypełniania dla Działania 2.1, będącego załącznikiem do Regulaminu konkursu, sekcja H. Ocena oddziaływania na środowisko nie dotyczy projektów o charakterze niestacjonarnym.

W ramach Działania 2.1. istnieje jednak możliwość realizacji projektu o charakterze zarówno niestacjonarnym jak i stacjonarnym, w związku z powyższym nie ma możliwości dezaktywowania sekcji H. wniosku o dofinansowanie. Tym samym, w przypadku projektów o charakterze niestacjonarnym, aby sporządzony w systemie LSI2014 wniosek o dofinansowanie mógł zostać opublikowany, należy w poszczególnych polach w sekcji H (pkt H.1 – H.11) zaznaczyć lub wpisać „nie dotyczy” / „nie”, za wyjątkiem pkt H.1.1, gdzie wnioskodawca powinien wybrać opcję „Żaden z powyższych załączników”.

26. Jaki jest obowiązujący okres odniesienia dla następujących typów projektu:

- dostawa i montaż systemu roweru miejskiego;
- budowa ścieżki rowerowej;
- budowa centrum przesiadkowego;
- zakup autobusów?

Zalecane przez Komisję Europejską okresy odniesienia w podziale na sektory określone zostały w Załączniku nr I do Rozporządzenia 480/2014. Przy sporządzaniu prognozy przepływów pieniężnych generowanych przez dany projekt należy dodatkowo uwzględnić okresy odniesienia zalecane przez IZ RPO WZ, wskazane w pkt 5.1.3. *Instrukcji przygotowania studium wykonalności dla projektów inwestycyjnych ubiegających się o wsparcie z EFRR w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020.*

W przypadku, gdy dana inwestycja nie wpisuje się wprost do jednego z sektorów określonych przez Komisję Europejską, w tym stanowiące przedmiot zapytania: ścieżki rowerowe i centrum przesiadkowe, należy zakwalifikować ją do kategorii *Pozostałe* i przyjąć 15-letni okres odniesienia.

Dla projektów polegających na zakupie taboru lub dostawie i montażu systemu roweru miejskiego rekomendowany przez IZ RPO WZ okres odniesienia to 8 lat.